Deutscher Bundestag **Drucksache 14/5557**

14. Wahlperiode 14. 03. 2001

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (15. Ausschuss)

zu dem Antrag der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Guttmacher, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P.
– Drucksache 14/5229 –

A 6 modellhaft ausbauen – Deutschlands Fernstraßennetz für Europa fit machen

A. Problem

Nach dem Antrag soll die Bundesregierung u. a. aufgefordert werden, mit einem Investitionsprogramm „Europäische Verkehrsverbindungen“ den bedarfsgerechten Ausbau der wichtigsten Nord-Süd- sowie Ost-West-Fernstraßenverbindungen in ganz Deutschland voranzutreiben, die A 6 als wichtige Ost-West-Verbindung modellhaft auszubauen, die Defizite bei den notwendigen Investitionen in grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur zu beseitigen und die Leitlinien für TEN konsequent umzusetzen, den Bundesverkehrswegeplan noch in dieser Wahlperiode zu überarbeiten und dabei den europäischen Verkehrsströmen besonderes Gewicht zu geben, das Fernstraßenprivatfinanzierungsgesetz zu novellieren und durch weitere Modellversuche Erfahrungen mit der Einbeziehung privater Betreiber von Bundesautobahnen zu sammeln.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P.

C. Alternativen

Die Fraktion der F.D.P. besteht auf der Annahme ihres Antrags.

D. Kosten

Keine

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Antrag – Drucksache 14/5229 – abzulehnen.

Berlin, den 7. März 2001

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald	**Heide Mattischeck**
Vorsitzender	Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Heide Mattischeck

I.

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 149. Sitzung am 8. Februar 2001 den Antrag auf Bundestagsdrucksache 14/5229 in erster Beratung an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie sowie an den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen.

II.

Nach dem Antrag soll die Bundesregierung u. a. aufgefordert werden, mit einem Investitionsprogramm „Europäische Verkehrsverbindungen" den bedarfsgerechten Ausbau der wichtigsten Nord-Süd- sowie Ost-West-Fernstraßenverbindungen in ganz Deutschland voranzutreiben und dieses Programm durch die Zweckbindung der bestehenden Autobahnbenutzungsgebühr zu finanzieren. Dabei soll die A 6 als wichtige Ost-West-Verbindung für Baden-Württemberg und Bayern modellhaft ausgebaut werden. Außerdem sollen die Defizite bei den notwendigen Investitionen in grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur beseitigt und die Leitlinien für TEN konsequent umgesetzt werden. Darüber hinaus soll die Bundesregierung den Bundesverkehrswegeplan noch in dieser Wahlperiode überarbeiten und dabei den europäischen Verkehrsströmen besonderes Gewicht geben, das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz novellieren und weitere Modellversuche des Bundes ausschreiben, mit denen Erfahrungen mit der Einbeziehung privater Betreiber von Bundesautobahnen gesammelt werden können.

III.

Die mitberatenden Ausschüsse haben jeweils mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. die Ablehnung des Antrags empfohlen.

IV.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat den Antrag in seiner 53. Sitzung am 7. März 2001 beraten. Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und PDS gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P., den Antrag abzulehnen.

Die Ausschussmehrheit begründet die Ablehnung des Antrags mit dem Hinweis, dass für die A 6 in den Abschnitten mit größerer Verkehrsbelastung, nämlich in Baden-Württemberg zwischen Viernheim und Heilbronn sowie in Bayern zwischen Roth und dem Kreuz Altdorf, nach dem Bedarfsplan bereits ein sechsstreifiger Ausbau vorgesehen sei. Von dem erstgenannten Teilstück von insgesamt 90 km sei eine Strecke von 40 km im Antistauprogramm zur Finanzierung bereits vorgesehen. Was die A 6 im Übrigen angehe, rechtfertige die Verkehrsbelastung auch bei Berücksichtigung des Verkehrszuwachses, der durch die EU-Osterweiterung zu erwarten sei, keinen sechsstreifigen Ausbau. So habe die B 14 bei Amberg lediglich eine Belastung von 12 000 Fahrzeugen. Die Ausschussmehrheit ist auch davon überzeugt, dass die A 6 für eine Privatfinanzierung nicht geeignet ist. Es muss nur noch eine kleine Lücke – zwischen Amberg-Ost und dem Anschluss Lohma – geschlossen werden. Davon ist die Hälfte bereits im Bau. Für einen Rest von 18 km hat der Freistaat Bayern nun das Baurecht geschaffen. Dieser Planfeststellungsbeschluss ist aber von Eigentümern beklagt, so dass abzuwarten ist, bis das Baurecht rechtskräftig wird. Nach Ansicht der Ausschussmehrheit kommt für einen Abschnitt von 18 km weder ein Betreibermodell noch eine private Vorfinanzierung in Frage. Sie erinnert an die Versuche von privater Vor- und Konzessionsfinanzierung vor 1998, die zu keinem guten Ergebnis geführt hätten.

Die F.D.P.-Fraktion besteht auf der Annahme ihres Antrags. Sie unterstreicht, die A 6 sei für Bayern und Baden-Württemberg die wichtigste Ost-West-Verbindung und werde nach der EU-Osterweiterung in ihrer wichtigen Funktion weiter zunehmen. Es sei riskant, unter Hinweis auf eine Belastung mit 12 000 Fahrzeugen den Ausbau der A 6 zwischen Amberg und der Grenze zu verzögern oder kleiner zu dimensionieren, da die Zahlenprognosen unsicher seien. Im Übrigen sei der Lückenschluss zwischen Amberg-Ost und Pfreimd in keinem Finanzierungsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) enthalten. Daher fordere die F.D.P.-Fraktion, dies jetzt nachzuholen, um die Fertigstellung bis 2004 zu erreichen. Was die Finanzierung betreffe, fordere der F.D.P.-Antrag weder eine private Vorfinanzierung noch ein Konzessionsmodell. Im Übrigen müsse gefragt werden, welcher Unterschied zwischen einer privaten Vorfinanzierung, wie sie früher praktiziert worden sei, und der von Bayern und Baden-Württemberg für die Schiene angebotene und vom BMVBW gebilligten Vorfinanzierung bestehe.

Die CDU/CSU-Fraktion unterstützt den F.D.P.-Antrag. Sie weist darauf hin, dass es an den Klagen der Eigentümer liege, wenn der Freistaat Bayern noch kein rechtskräftig festgestelltes Baurecht für die gesamte Strecke habe. An der A 6 sei von 1990 bis 1998 eine längere Strecke gebaut worden, als für die Zeit von 1999 bis 2008 zu bauen vorgesehen sei. Man könne dem F.D.P.-Antrag nicht entgegenhalten, eine private Vorfinanzierung sei unmöglich, wenn das BMVBW erst vor kurzem die Vorfinanzierung durch zwei Bundesländer akzeptiert habe.

Der Vertreter der Bundesregierung hat im Ausschuss darauf hingewiesen, dass die A 6 in das neue Grenzlandprogramm aufgenommen sei und gleichzeitig in das Programm gehöre, das ab 2003 realisiert und finanziert werden müsse. Eine Privatfinanzierung der A 6, wie sie im F.D.P.-Antrag erwähnt sei, gehe schon deshalb nicht, weil ab 2003 die leistungsbezogene Schwerverkehrs-

abgabe eingeführt werde. Was das Argument „Stuttgart 21“ betreffe, gebe es einen betriebswirtschaftlichen und einen finanziellen Unterschied zu den Vorfinanzierungsmodellen für Bundesstraßen. Beides könne man nicht miteinander vergleichen.

Berlin, den 7. März 2001

Heide Mattischeck
Berichterstatterin

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333